NIGEL MANSELL'S GRAND PRIX

A) INTRODUCTION

En plus de la recherche de la vitesse, des sensations fortes et du danger du plus grands des spectacles sportifs, le GRAND PRIX DE NIGEL MANSELL se veut d'être la première simulation de course à présenter quelques uns des immemses progrès réalisés récemment par la construction et la technologie automobiles.

Le cockpit, par exemple, avec sa télémètrie et son affichage digital apporte au conducteur toutes les données dont il a besoin sur la condition de sa machine de plusieurs millions et sur sa position sur la piste. De plus, un système de communication et relaisélectronique aux stands permet de recevoir de précieuses informations supplémentaires. Cette machine, comme dans la réalité, signifie plus que l'odeur de pneumatiques brûlés, qu'un compteur ou qu'un compte-tours.

Ce jeu simple offre une excellente opportunité même au plus inexpérimenté des joueurs, de s'elancer, en vrombissant sur la piste a des vitesses extraordinaires, avec le turbo au maximum, en ignorant consommation d'essence, usure de pneus ou ligne de conduite. Cependant, pour ceux qui en savent un peu plus, ou qui désirent apprendre davantage, voici une occasion de courir sur un sélection des plus prestigieux circuits du monde, en quête de ces précieux points de championnat!

Gagner le Grand Prix ne sera pas facile . . . Être le Champion du Monde est un très grand exploit!

B) COMMENT COMMENCER

Suivez les recommendations de procédure habituelles. Referez–vous a l'étiquette adhèsive sur la cassette ou sur la disquette pour plus d'information.

Si votre copies est protégés par VIZAR, suivez soigneusement les instructions présentées par la brochure VIZAR jointe.

Une fois que le jeu est chargé dans votre ordinateur, sélectionnez 'PRACTICE'.

Sur certains ordinateurs, à cause des restrictions de la mémoire, l'information pour les différents circuits doivent être chargées séparement de la cassette ou de la disquette chaque fois qu'il est nécessaire. Si cela est le cas, un message sur l'écran indiquera quand et comment.

IMPORTANT

Lisez attentivement la notice adhesive de la cassette afin de vous assurer que vous chargez le programme correctement.

Il y a 16 circuits de Grand Prix. Section H présente une schéma de chaque circuit, avec quelques informations importantes. L'ordre de 1 à 16 était l'ordre des courses pour les championnats du monde de Formule 1 pour l'année 1987. Sur une cassette, ou un chargement d'extra information est nécessaire, les données concernant ces circuits seront elles aussi en réserve sur la bande dans le même ordre. On trouvera l'Australie, par example, vers la fin de la bande magnétique.

Selectionnez '1' puis 'ENTER' pour choisir le Brésil.

IMPORTANT

Le jeu électronique 'LE GRAND PRIX DE NIGEL MANSEL' est une simulation sophistiquée d'une voiture de course de formule 1. Notre conseil est que vous lisiez les instructions suivantes avec attention avant d'essayer de conduire.

C) FIDÉLITÉ ET MÉTHODE DU JEU

(Conseillers techniques:– Nigel Mansell, Peter Windsor, Williams Grand Prix Engineering Ltd)

Toute attention a été prise pour que votre expérience passée dans le cockpit de la fabuleuse voiture de course de formule 1 Williams soit aussi juste que possible. Une sérieuse étude des données disponibles au conducteur pendant une course a pour résultat l'affichage sophistiqué présenté au bas de l'écran. Le véritable affichage du tableau de bord dans la Williams est un peu plus simple, mais toute l'information affichée sur ce panneau est disponible à l'équipe du stand par l'intermédiaire du relais électronique au stand. Pendant un Grand Prix cette information affichée sur ce panneau est aussi accessible au conducteur à tout moment par l'intermédiaire de ce relais radio aux stands et c'est pourquoi il nous a semblé vital d'incorporer ce panneau dans l'affichage principal.

Pendant que vous conduisez, votre Williams se comportera de la même façon que la vraie machine. Pour obtenir le meilleur de votre voiture, par conséquent, vous devez apprendre à la connaitre, et la connaitre bien. Un conducteur de formule 1 passe beaucoup plus de temps à l'entrainement qu' à la compétition dans les courses de Grand Prix. Si vous avez quelque espoir de devenir Champion du Monde, votre entrainement est essentiel. La différence entre gagner ou parvenir à rien peut être comptée en moins d'un dixième de seconde par tour. Il y a très peu de marge pour l'erreur. Votre voiture de course est une machine extraordinairement sophistiquée et puissante. Dans de mauvaises mains, elle est très dangereuse, mais si elle est conduite correctement, elle est capable de vous offrir le Championnat du Monde. Obtenir le meilleur de votre voiture, est par conséquent un compromis entre le pousser a l'extrême de ses possibilités, tout en étant attentif afin de la 'faire durer' tou le temps de la course. C'est celui qui passe la ligne d'arrivée le premier qui compte. Si vous poussez votre voiture beaucoup trop, vous êtes peut-être le premier, mais vous pouvez aussi avoir des problèmes mecaniques ou d'essence pendant la course. Une fois de plus, connaissez bien votre voiture et sachez ce qu'elle peut ou ne peut pas faire.

De la même façon, vous devez apprendre à apprécier votre propre habileté à conduire et devenir encore meilleur. Corrigez votre ligne de conduite, par exemple, peut gagner de précieuses secondes par tour. Essayez de conduire en souplesse, en coupant dans les virages. Quand vous jouerez pour la première fois il est évident que la Williams passera la plupart du temps hors circuit. Mais au fur et à mesure qu'un circuit vous deviendra familier, vous apprendrez à anticiper les virages et à faire prendre a votre voiture la position correcte en ajustant votre vitesse. Savoir quand accelérer et quand freiner et quand changer vos vitesses est bien évidemment vital. Une simple méthode à suivre:-

1) Accelérez jusqu' à ce que vous ayez besoin de ralentir pour un virage
2) Ralentissez jusqu' à une vitesse correcte pour prendre un virage
3) Accelérez pendant la négociation du virage
4) En effectuant 1) à 3), changer de vitesse pour garder la vitesse de votre moteur au bon regime.

Ce conseil n'est peut-être pas infaillible, mais il vous aidera à commencer.

Si vous conduisez correctement, vous serez capable d'obtenir par tour des temps presque identiques à ceux affichés sur le circuit dans la Section H. Ceux d'entre vous qui sont déjà des familiers de la compétition automobile de base, pourront obtenir très tôt un temps par tour tout à fait acceptable. Pour tous la règle est l'entrainement, encore l'entrainement, toujours l'entrainement.

D) AFFICHAGE DANS LE COCKPIT

Vous trouverez le panneau d'affichage suivant:–

1) COMPTE-TOURS (1000 × tours)

Le compte-tours est la partie la plus importante de l'affichage du cockpit. Il informe le conducteur sur la vitesse du moteur (et non la vitesse de la voiture sur la piste). Par exemple, si l'aiguille est sur '12', le moteur fait 12,000 révolutions par minute (t/m). C'est 200 tours par secondes!

Le compte-tours aide le conducteur à utiliser son moteur avec efficacité et d'en obtenir le plus de puissance possible. Il lui évite aussi de maltraiter son moteur et même peut-être à l'endommager.

Si le nombre de tours est trop bas, le moteur peine et perd en puissance. C'est l'accelération à bas regime, par conséquent, qui est insuffisante.

Si le nombre de tours est, au contraire, trop élevé, le moteur tourne trop vite. Il va éventuellement s'échauffer et peut même être endommagé. Vous gâcher en plus de l'essence.

Entre le nombre de tours trop elevé et le nombre de tours trop bas, il y a le REGIME MOTEUR. Entre le régime moteur le moteur donne le plus de puissance aux roues et l'accélération de la voiture est à son maximum. La puissance moyenne varie légèrement d'une voiture à l'autre mais se situe habituellement entre 9,000 et 12,000 tours par minute.

En accelérant, part conséquent, changez de vitesse quand l'aiguille approche 12,000 tour/min. Vous pouvez dépasser un peu cette limite si vous le désirez, c'est à dire à peu près 12,500 tour/min. La puissance augmentera un peu, mais alors il y aura pénalité de carburant. De telles décisions dépendent des circonstances. Si vous êtes en train de dépasser et avez décidé de conserver votre carburant, ceci est peut-étre une bonne stratégie. Dans ce cas l'expérience est le meilleur guide pour de telles décisions de tactique.

Si vous ralentissez, descendez d'une vitesse pour garder un régime de moteur correct. A nouveau, entrainement et expérience vous aideront dans ces circonstances.

2) CARBURANT

Normale jauge de carburant

3) TEMPERATURE DE L'HUILE

Ceci indique la température de l'huile dans le réservoir. Un échauffement de l'huile peur causer des problemes mécaniques.

4) PRESSION DE L'HUILE

Ceci indique la pression de l'huile pompée dans les pièces mouvantes du moteur. Celle-ci tombe si la température du moteur augmente et l'huile devient moins épaisse.

5) TÉMPERATURE DE L'EAU

Ceci indique la température du liquide de refroidissement. Un échauffement peut causer des problèmes mécaniques.

6) TEMPERATURE DU TURBO

Ceci indique la température du turbo-compresseur, qui augmentera avec le niveau du régime et de la suralimentation. Un turbo-compresseur est un appareil qui augmente la pression du mélange air/carburant qui est force dans l'orifice d'admission du moteur. En simple termes, un petit ventilateur (ou turbine) dans le tuyau d'échappement pivote sous l'action des gaz chauds et fair fonctionner un ventilateur dans le système d'admission, qui aspire l'air qui est en trop dans le moteur, augmentant la pression dans le système d'admission afin d'accroitre la puissance du moteur.

7) TURBO-COMPRESSEUR

Ceci indique la pression d'admission du mélange air/carburant dans le système d'admission par le turbo. La pression maximale est de 4 atmosphères (ceci est limité par la soupape d'échappement: le signal 'over' indique l'opération de cette soupape). Le turbo-compresseur vous permet d'obtenir une importante augmentation de puissance de votre moteur. Cependant, plus vous utilisez le turbo, plus grande est votre consommation d'essence. A nouveau, voici une situation de compromis entre accélération et consommation d'essence et seulement beaucoup de pratique et d'expérience vous apprendra comment utiliser le turbo au mieux. Le turbo à quatre positions, de minimum à maximum.

8) VITESSES (à droite dans le bas du panneau)

Il y a six vitesses. Un point rouge indique la vitesse présentement enclenchée. Si la voiture est au point mort, le point rouge apparait entre les vitesses 1 et 2

9) RÉTROVISEURS DE CÔTE (a droite et a gauche en haut du panneau)

Les rétroviseurs vous montrent la route et toute autre voiture derrière vous.

10) DONNÉES ELECTRONIQUES ET TÉLÉMETRIQUES DE BORD RELAYÉES DE L'ORDINATEUR DU STAND

Cet affichage vous donnent la plus récente information sur la condition de votre voiture et sa performance.

Vitesse: en miles/heure

Temps par tour: temps du dernier tour bouclé (en secondes)

Vitesse moyenne: dernier tour complet (en miles/heure)

Meilleure vitesse: meilleur temps par tour que vous avez réalisé (en secondes)

Réserve de carburant: jauge extrêment précise (en litres). Une voiture de grand prix est autorisée à avoir 195 litres de carburant de haut octane pour couvrir une distance de course d'à peu près 190 miles (300 kilometres).

Consommation: taux de consommation (litres par minute)

Rapport carburant/distance: distance que vous pouvez parcourir selon votre réserve de carburant à un taux moyen de consommation calculé sur le dernier tour bouclé (Km)

Distance jusqu'à l'arrivée: distance qui reste jusqu'à la ligne d'arrivée – re-ajustée à chaque fin de tour.

Temps par tour, vitesse limite, distance, etc, sont calculés chaque fois que la ligne départ/arrivée est passée.

11) RELAIS RADIO (bas du panneau)

L'équipe du stand a la possibilité de communiquer avec vous et vice versa grâce à une relais radio. D'importantes informations sur la course et des messages s'afficheront sur ce panneau.

E) CONDUIRE LA WILLIAMS

1) CONTROLES

Controles	Levier de commande	Clavier
Accelérer	↑	A
Change up a gear	↑ plus FIRE	A + espacement
Freiner	↓	Z
Descendre une vitesse	plus FIRE/ou FEU) (ou FIRE seulement)	Z + espacement (ou espace, seul)
Tourner à gauche	←	O
Tourner à droite	→	P
Turbo (Min. a Max.)		1,2,3,4
Arrêt jeu	H à nouveau ou n'importe quel mouvement de commande pour recommencer	H

2) PRÊT AU DEPART

Pousser le levier de commande en avant sans toucher le bouton 'FEU' (ou FIRE). Maintenant vous bougez. Continuez d'accélèrer, puis mettez vous en seconde, et ainsi de suite.

Tout ce dont vous avez besoin c'est maintenant de la pratique!

F) CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1

Il est décidé que le Championnat de course automobile se déroulera sur le seizième circuit de Grand Prix de la Section H.

Les points sont attribués ainsi:-

Premier	9 points	Quatrième	3 points
Deuxième	6 points	Cinquième	2 points
Troisième	4 points	Sixième	1 point

Le conducteur qui a obtenu le plus de points en fin de saison est le Champion du Monde.

Pour commencer un nouveau Championnat du Monde, sélectionner: 'Nouveau Grand Prix' (ou New Grand Prix).

Pour compléter une saison, vous devez courir sur tous les seize circuits, dans l'ordre présenté. A la fin de chaque Grand prix, vous aurez le choix entre sauvegarder la situation présente sur cassette ou sur disquette. La saison peut être alors poursuivie plus tard en sélectionnant 'CONTINUE GRAND PRIX'.

Au début d'une nouvelle saison vous pouvez nommer tous les conducteurs et leurs voitures. Dans LE GRAND PRIX DE NIGEL MANSELL, il y a au moins huit autres des meilleurs champions qui seront en compétition avec vous pour le titre de Champion du Monde.

Contrairement à la réalité, vous pouvez également choisir le nombre de tours que chaque Grand prix peut couvrir (en se rappelant toutefois que chaque tour prend au moins une minute et qu'un Grand prix peut couvrir 60 tours ou plus! – nous avons souhaité inclure cette option!

Les options sont 5, 10, 20 ou, pour les vrais enthousiastes, la totale distance, comme présentée dans la Section H.

Une fois sélectionnée, cette option est fixée pour le seizième Grand Prix de cette particulière saison.

G) JOUR DE LA COURSE

A) ENTRAINEMENT

Avant un Grand Prix, vous avez une session d'entrainement de trois tours et un tour 'd'echauffement', à partir des stands.

Ceci vous donne ainsi une dernière chance de vous familiariser avec le circuit avant la course elle-même. Mais faites aussi attention aux autres voitures pendant leur tour d'échauffement et d'entrainement.

Il est aussi d'une importance vitale de réaliser un temps de tour aussi rapide que possible puisque, votre tour le plus rapide decide de votre position sur la ligne de départ. Si votre temps par tour est le meilleur, vous serez en première position (Nigel Mansell a obtenu 8 fois la première position pendant la saison 1987!).

b) LA COURSE

Le grand moment est arrivé. L'avertissement des trente dernières secondes vient de retentir. Attention au panneau à gauche dans le haut de l'ecran. Quand la lumière rouge s'allumera, il n'y aura que quelques secondes avant le depart – C'est vert! Vous êtes parti!

BONNE CHANCE!

c) ARRÊT AU STAND

Quand vous désirez vous arrêter au stand (pour changer vos pneumatiques, etc), sortez de la piste principale et dirigez vous sur la route d'accès, tout en réduisant votre vitesse. Vous accèderez alors au stand, où automatiquement vos pneus seront changés. Quand ce travail est terminé, vous serez autorisé à repartir par un signal. C'est alors à vous d'accelérer hors des stands et de vous retrouver à nouveau sur la piste principale, en faisant attention aux autres voitures lorsque vous sortirez et vous retournerez à la course en prenant à nouveau de la vitesse.

Vous pouvez vous arrêter au stand aussi souvent que vous le désirez, mais vous perdez à chaque fois un temps precieux; alors ne vous arrêtez pas si cela n'est pas nécessaire. Mais, au contraire, essayer de terminer la course avec un seul train de pneus, peut avoir pour résultat une moins bonne tenue de route dans les derniers tours de la course. Un de vos pneumatiques peut même éclater, ce qui vous peut alors vous coûter la course.

Programme réalisé par D. J. L. Software

*(Conseillers techniques –
Nigel Mansell, Peter Windsor, Williams Grand Prix Engineering Ltd.)*

© Martech Games 1987.